

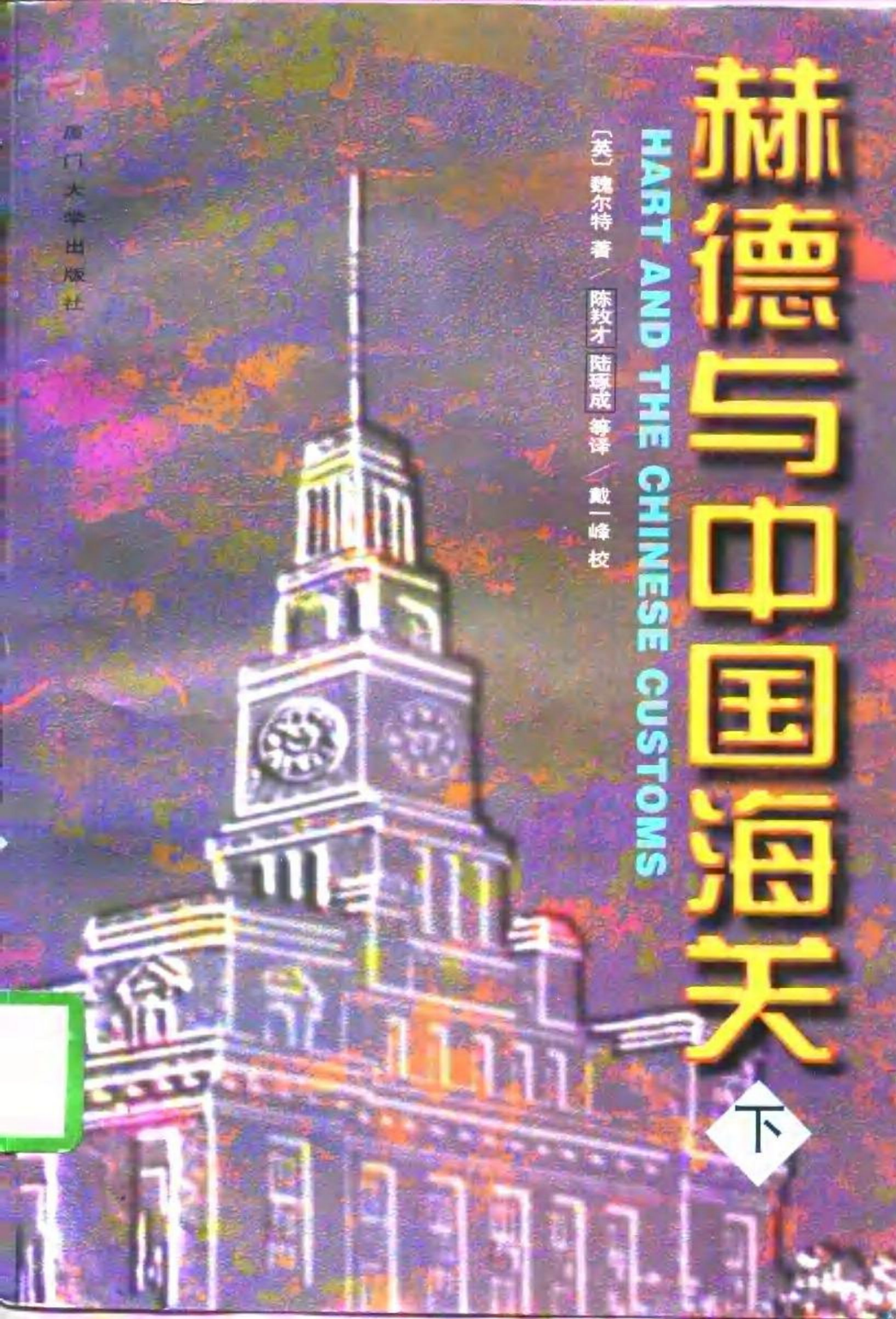
赫德与中国海天

下

HART AND THE CHINESE CUSTOMS

〔英〕魏尔特著 / 陈致才 陆耀成 等译 / 戴一峰 校

厦门大学出版社



[闽]新登字 09 号

赫德与中国海关

(下册)

[英]魏尔特 著

陈敦才 陆琢成 李秀凤 郭永穗 译
朱智强 杨信彰 林立 詹树魁
戴一峰 校

*

厦门大学出版社出版发行

地址:厦门大学 邮编:361005

沙县印刷厂印刷

地址:沙县城关府西路 87 号 邮编:365500

*

开本 850×1168 1/32 19.125 印张 2 插页 504 千字

1993 年 12 月第 1 版 1997 年 1 月第 1 次印刷

印数:1—2000 册

ISBN 7-5615-1234-1/K·214

下册定价:平:43.00 元
精:53.00 元

本书如有印装质量问题请直接向印刷厂调换

目 录

- 第十五章 法律的复杂性：“加第士”趸船案件；“台湾”号虚报船货单案件；佩奇案件；洛根案件；罗伯兹案件…………… (1)
- 第十六章 中国的藩属国：朝鲜、琉球群岛、越南；中国现代海军的初创时期；俄国和伊犁；1880 年戈登访问中国 …………… (39)
- 第十七章 中国的藩属国：再谈朝鲜；中法之战；巴黎会议记录；赫德被任命为英国公使和全权代表；1864—1885 年的中国对外贸易 …………… (86)
- 第十八章 中国的藩属国：缅甸；又是鸦片问题；《烟台条约》附加条款；香港、澳门的鸦片税收协议；建立保税货栈制度…………… (157)
- 第十九章 赫德辞职的谣传；中国官商习气；出口货内地转运贸易的弊病；长江上游的通航与重庆的开放；购买澳门问题；锡金；梅生事件…………… (217)
- 第二十章 1894—1895 年中日甲午之战；偿付赔款、1895 年法俄借款、1896 年和 1898 年英德借款；赫德和厘金局卡；税则修改以及赫德关于“海关两”

	金单位的主张;中华帝国邮政局的创立	(271)
第二十一章	争夺特权之战,领土租让——胶州湾、大连和旅顺港、广州湾、威海卫和九龙;海关总税务司职位之争;铁路的修建;外国轮船内河航行权;西江流域的开放;长江章程的修改;改良和宫廷政变;门户开放	(333)
第二十二章	义和团事件的爆发;北京被围前后赫德与总税务司署;条约草案;赔款;常关;税则修订;马凯条约及其它条约;赔偿金单位债款问题;河道疏浚保护;邮政局的辅助拨款;海关的不安定和继承人问题;1886—1905 年的中国对外贸易	(400)
第二十三章	中国的金本位制;造币厂;土地税;日俄战争;商标注册;抵制美国贸易;西江航行章程;海关协会;厦门事件;张燕谋事件;指派大臣管理海关并设立税务处;开放满州;赫德请假	(479)
第二十四章	裴式楷受任暂代总税务司;海关税务学堂的建立;土鸦片的管理;光绪帝和慈禧太后去世后的余波;安格联继任赫德之职;赫德之死及其评价	(536)
附录 1	中国沿海对外贸易:1863—1910 年的进出口值与税收	(580)
附录 2	中国沿海对外贸易的各国比重	(584)
附录 3	通商口岸设立的时间顺序表	(586)
附录 4	1875、1885、1895、1905、1915 年中国海关人员	(591)

第十五章 法律的复杂性：“加第士” 趸船案件；“台湾”号虚报船货单案件； 佩奇案件；洛根案件；罗伯兹案件

获得治外法权不可避免地会引起磨擦和法律混乱。要求享受这些特权的外国人数急剧增加——其中有不少目无法纪不服管教的人是引起这种纠纷的一个原因。另一个原因是受到基于这些特权的规章制度的控制和保护的外国人居住地的增加，以及与中国表达友好的法律体制完全不同的法律体制的发展。还有一个原因是外贸的发展，这些外贸涉及到司法的复杂问题，甚至是——可能特别是——那些条约条款明确规定中国没有放弃主权的事情。冲突肯定会发生，税收肯定要进行，而且没人喜欢。但是，真的进行征税时，必须承认，尽管海关从不挑起由其权限范围内出现的问题而导致的争辩。不过真的出现争辩时，海关也不回避，并且在忠实于中国的权力和利益的同时，总是以有理有节的态度在这些争议

中表达自己的立场。不幸的是,在出现的争议中,海关这种坚定的态度通常不受人欢迎,既不受大部分公众欢迎,也不受争议的对方欢迎。当时,在华的外国商人只相信“棍棒争辩”,某些外国代表在总理衙门是靠愤怒的指责和敲桌子来争他们的道理。他们认为对于中国人,暴跳如雷的策略比彬彬有礼的策略要更加有效。随便提一下,正是海关的这种保护中国条约权力的态度使得海关成为一些外国驻北京公使的对立面,成了通商口岸中许多外国侨民诋毁和仇视的对象。

70年代,出现了两例著名的案件,这两例案件涉及到海关司法权问题和条约中某些贸易规定如何正确解释的问题。第一例是“加第士”号趸船的案件,另一例是“台湾”号虚报船货单的案例。

1861年靠近长江入口处的镇江口岸开放后,当地中国政府允许江轮公司在长江停靠大型趸船,这样,商船可以从趸船装卸货物。刚开始,这些趸船,或水上仓库,停靠在长江北岸,与南岸的英租界遥遥相对,距离有一英里左右。海关在每艘趸船上设有一名验货员,同时也允许出口货物提前一两天从江对岸运到趸船上,以便为开往下游去的轮船做好准备。

1872年,一家美国公司,上海轮船公司获得准许,将其趸船移过江,停靠在南岸英租界之下该公司购买的地皮之前。这使得海关趸船——验货和铃字手住在上面——也移至南岸。第二年初,太古轮船公司(太古洋行)获得英租界的土地出租者的同意,在支付固定的年付款后,将一艘停靠的趸船与英租界连接,并向海关申请锚地。

对于这个申请,税务司——吴秉文(A. Huber)先生——有条件地同意,规定趸船和江岸的连接桥必须留有足够的空间,使沙船和小船可以通过。当时,停泊位被指定了,但是到了1874年趸船

“加第士”(Cadiz)号到达后才开始占用。然而,连接桥并未按要求架设。5月份,税务司正式对公司架设在趸船和江岸之间的浮桥提出异议,因为它没有为沙船和小船留有通行的空间,而且这种阻碍航行的建造还未得到道台的同意。英租界的租地人通过一项正式决议,支持了这种态度。这起桥梁事件在后来的争论中并不起任何作用,但是,它的意义在于它表明了公司对其他人的权利置之不理,也证明了中国没有放弃对航行水路的主权。

1874年夏,英租界东端和海关所在地对面的江流中出现了一股很强的漩涡或涡流。这股涡流很快在河床上冲出一个很深的坑,引起了周围地形的塌陷,最终导致了堤岸和道路的滑坡。土地出租者们请民用工程专家金思密尔(Thomas Kingsmill)先生帮助。金思密尔建议沿江800英尺左右将满载的石头船只沉下,其中有1/4会沿着英租界,以此保护码头前岸。另一方面,海关船钞部总营造司韩德森则建议用石头填塞受涡流冲刷的河床部分。执行任何一个计划的困难在于资金短缺,而土地出租者们认为中国政府应该对长江的保护负责,应该对因没有保护而造成的损害负责,因而不愿意提供资金。在这一方面,英国领事麦华陀先生支持了他们的意见。麦华陀要求道台保护英租界不受长江的侵蚀,同时声明如果遭到损失,则会要求赔偿。道台在答复中声明不对英租界负责,并且质问领事对“加第士”号如何处理,因为大家都认为该船只的出现导致了损害性的涡流的形成。

河流的破坏作用继续进行,直到40英尺的堤岸路,这条英租界租约规定由该租界的自治会负责维护的道路,缩小到了12或14英尺,对附近的房子造成严重威胁,同时因道路变窄而造成的沿岸交通不便也清楚地表明,这条道路完全消失,对于该口岸的贸易是个非常沉重的打击。道台采纳了韩德森的计划,往江里投下了

4 万立方的碎石。那一年(1875 年)稍后的时候,又将 6000—7000 吨石头投放到位,既保护了英租界又保护了海关堤岸。这些费用完全由中国政府承当。然而,对所有大宗进口货物征课 1% 码头捐以筹集堤岸工程和保护措施的资金的做法却失败了,因为要调解相互冲突的利益是不可能的。

道台给税务司的信中再一次提到了“加第士”号的问题,把它说成是这次危害的可能原因,并且说中国政府不能继续无限地承当全部费用,从今以后,租界必须支付保护自己财产的费用。韩德森先生收到对此事进行调查报告的指示后,提出了他的看法:“‘加第士’号造成了这次危害,……如果它移开的话,漩涡会消失;但是它的移开并不能填满已经冲刷出的那个坑或那几个坑。”^[1]太古轮船公司拒绝接受这个论断,尽管理船厅以前曾经警告过,仍拒绝将这艘趸船开走。他们引用了金思密尔先生的意见为理由,说趸船停靠在那里并不是导致产生冲刷的涡流的原因。与此同时,道台通知英国领事,说已正式向该公司通知,要求将趸船开走,并且要求领事指示该公司执行通知。对此,领事一声不吭。

出于尊重那些认为该公司没有造成危害的强烈的意见,总营造司韩德森建议,作为试验措施,趸船暂时离开,重新停靠问题由这种试验的结果确定。总督和道台都批准了这个建议。税务司也赞成这种做法,但认为移开趸船的命令应通过理船厅发出,停靠外国商船是理船厅的责任。如果英国领事要求道台负责保留港位,他应该让后者自由决定采用必要的措施,换句话说,责任和权力应该分开来。

1876 年 8 月中旬,堤岸再次被修补:沿着堤岸基又堆放了 5000 吨石头——费用再次由中国政府承担。由于这只是总营造司认为必须填塞的五分之一,由于江水迅速上涨,工程必须加快速

度。道台再次敦促领事命令公司移开趸船。经过再次申请后,领事终于答复了,提出了六个理由,说明不能给太古洋行下所要求的命令。这六个理由是:(1)趸船是海关移至南岸以便于贸易。(2)趸船获得明确的批准在目前的位置定位。(3)移开趸船意味着太古洋行在镇江的贸易全部损失。(4)移开趸船证明对其他国籍的公司的偏袒。(5)要求移开趸船的理由值得怀疑。及(6)移开趸船将需要高昂的费用。因此,领事建议道台向上海海事法庭起诉太古洋行,控告其趸船造成的危害!

道台轻而易举地回答了这六个理由,并且又提出几次更无效果的移开趸船的申请,最后致函领事,给他五天时间把趸船暂时移开以作试验,否则目前趸船享受的条约外的特权将被取消,也就是说,海关官员不再在趸船上执行公务,这样,根据通常的做法,公司所有的有待装卸的货物将在海关检查棚进行。税务司正式通知公司这项决定。这激起领事采取行动。他将整个案件交给北京的公使裁决,要求道台延长上述期限,以便收到公使的答复,并反对除向英国最高法庭起诉之外的其它解决纠纷的方法。同时,他致函税务司,抗议撤消海关特权,声称他要道台“对他武断的措施造成业主遭受的所有损失或危害负责。”^[2]

尽管这个问题已经提交给北京,但是在等待答复的时候,当地却没有收到同意意见,说明应该采取什么方式。领事坚持要么向海事法庭起诉,要么要求太古洋行承担保护河床的部分费用。这后一种建议似乎表明承认中国方面的要求有些道理。由于中国当局没有做出什么错事,由于这件事基本上属于条约规定和内部认可的规定的范围内,他们认为求助于最高法院不值得一谈,但愿意考虑第二个建议。然而,领事坚持要地方当局负责太古洋行可能遭受的损失或损害,因为他们得为他们自己的政府和港口租界的人民负

责。中国政府坚持要“在谈判期间，趸船暂时移开，以防止进一步的损害，因为这可能是致命的损害。”^[3]

北京的公使方面没有答复，甚至在期限又延长了15天以后仍然没有答复，领事或公司都没有采取行动开走趸船，税务司因此发出通知：“只要太古轮船公司锚地的轮船离开‘加第士’号趸船，所有的货物必须运至海关码头和指定的轮船或从这些地方运出，而不得像以前那样转运至或转运出‘加第士’号。”^[4]这清楚地表明，该公司仍然可以用小货船进行贸易。尽管公司明白这一点，但它决定放弃往返镇江的货运，只进行客运。后来，该公司竟要求海关赔偿因其自我否定的条令而造成的贸易损失！

终于，到了7月13日——这已是请示后一个半月了——领事才把英国公使的决定正式转交给道台。这是一个精明的判决，大意是“如果英国臣民受到中国政府指控做了错事，适当的方式是由当地中国政府要求领事调查指控事情，并根据出示的证据采取行动。”领事补充说，解决的方式仍然向道台开放，英国公使为了确定趸船是否造成所谓的损害，已经要求海军总司令派一名有经验的军官前来调查。领事的信结束时傲慢地宣称：“当地政府擅自使用在他们的公使看来根据条约是属于领事的权力，他打算提请恭亲王注意这种越权行为。”^[5]

中国当局指出，这封信描述的所谓应该采取的适当方式，即向领事申请的方式，实际上正是道台所采用的方式，道台已经反复请领事注意此事，但是，这些辩解都没有用处。实际上，领事已经拒绝采取行动，威胁过道台，如果道台采取行动的话，他将要求索赔。道台已经清楚地说明，这不是一件需要英国法院裁决的事：所指控的只是根据有资格的法官的意见，一艘英国船只，在其船主既不希望也非有意的情况下，给一个中国港口造成危害。中国政府想要采取

措施,暂时将趸船移到另一个泊位,并不希望也不打算惩罚船主,但是(1)因为中国当局认为为了保护港口,照顾所有人的,包括趸船船主的利益,移开趸船是绝对必要的,(2)因为中国政府从来没有放弃其主权,采取建议的措施是中国当局的职责,以及(3)因为英国领事是唯一另一位能有效采取这些措施的官员,但又拒绝采取措施。认为中国政府应该负责赔偿损失的意见是不能接受的,因为贸易损失是公司自己的行为造成的,公司拒绝运载往返镇江的货物。另外,趸船是船主定位在此,自负盈亏,中国政府没有征收占用锚位的费用:船主没有将利润与土地的主人分享,那么他们为什么可以要求土地的主人一起承担他们的损失呢?这么做是强迫中国政府不给予优惠——免费使用锚位二、三年——而从这个优惠中政府没有获得任何利益。最后,英国公使认为对“加第士”号采取的行动是当地政府篡夺根据条约属于领事的权力,这个意见道台不能接受。他认为条约没有任何治外法权的条款适用于这类案件,他的行动是严格遵照 1868 年的指导性规定,这个行动不是匆忙做出或没有经过仔细调查而做出。但是道台可以使他自己避免进一步争执的困扰。在中国,那个时候英国官方的傲慢很容易受到伤害。当傲慢受到伤害时,官方的正义感和公平就很容易失去。

这种例子之一是 7 月 16 日英国皇家船舶“奥达希”(Audacious)号船长科伦勃(P. H. Colomb)在麦华陀领事的陪同下访问镇江。科伦勃是英国海军总司令派来的特别代表,调查趸船与危害的关系问题。领事和他的北京上级似乎没有想到过,“如果其理由不是连非专业的人都能明白,或者在相反的意见得到与两国政府都无关的有资格的专业法官认可之前,要求承担责任的有关当局将他们自己的专业顾问经过仔细考虑的意见置之不理,而接受对方的有关当局的专业顾问的相反意见,这种做法是不公平的。另外,

基于这种相反意见的任何干涉会使政府用它自己的主权来取代需要保护的港口所属的国家的政府的主权,使它必须为这种干涉造成的所有损害承担责任。”^[6]尽管如此,海关税务司和理船厅还是尽其所能给予科伦勃船长一切帮助,但是三天以后——7月19日——海关总营造司韩德森先生到达时,科伦勃船长通知他说,因为报告已经完成,“讨论此事已为时过晚,”^[7]已不需要总营造司的帮助。这并不能消除疑虑,因此,当科伦勃船长发表自己的意见,说趸船不是造成危害的原因,不会产生那些漩涡,原因是从江对岸的瓜洲流过来的强交叉流时,大家已不感到意外了。韩德森的看法是,科伦勃船长“非常肤浅地调查此事,”^[8]他可以很容易地用浮标试验证明根本不存在这种交叉流。

这给科伦勃船长的报告致命的一击,但是英国方面显然仍旧相信他们的专家最有资格提出确定性的技术意见。于是,日本横滨海军机械制造部监督工程师勃立福(Bridgford)船长受命前往镇江调查此事。他于8月6日到达,两天后,韩德森也来了。他们一起动手按照勃立福船长设计的条件检测科伦勃船长的交叉流理论。试验用浮标进行,既用填沙瓶子做表层水流试验,也用绑在木浮标上沉到水下的填沙桶做底流试验。这些试验都肯定地证明没有从瓜洲流向“加第士”趸船的水流,不管是在江面还是在15呎深的江底,都没有这种水流。然而,勃立福船长认为河床和堤岸受损根本不是“加第士”号引起的。为了解释这种损害的原因,他详尽阐述了他称为流体力学的公式。但不幸的是,这个公式是基于假设、不充分的数据和他自己不正确的图纸。韩德森先生逐点反驳了勃立福船长的理论,说明它的前后不一致和不精确,毫不客气地称之为荒唐之事。

到了1876年秋,有两个与这艘趸船相关的问题有待确定——

根据描述的情况,证明“加第士”号造成危害的理由是否足以建议公司暂时移开趸船以作观察。第二个问题是,镇江港口的保护是在中国地方当局的直接控制之下,还是当涉及到英国私人船只时,他们应该听从英国政府机构的意见,并只能通过他们行事。

赫德认为,英国方面制定的规章授予领事对在华的英国臣民有司法权,但并没有授予他“在两国政府同意的规章中明显给予中国地方当局控制权的案件中,干涉中国当局的行动。相反地,成功干涉的唯一结果是剥夺了授权方面的行动权力,而把事情交给因无司法权而不能采取行动的方面去处理。”赫德怀疑“到目前为止的干涉只能给双方带来伤害。如果英国方面支持中国方面的行动,而不是助长不合作的行为,那么就没有理由认为问题还没有解决。‘加第士’号可以只用一点点费用就可暂时移开。或者证明是这次危害的主要原因——在这个事件中中英双方都认为趸船应该移到一个新的泊位,或如果停在原泊位的话,公司应该承担防护性措施的费用;或者证明不是这次危害的原因,那么趸船回到原泊位并停泊在那里而不会对堤岸造成损害或当地官员对此不负责任。正如实际情况那样,所采取的行动——即撤消某些条约外特权——是属中国方面有权采取的范围内的行动,用不着由英国方面执行,或甚至通过英国方面通知下去。中国当局撤消这些特权,只是表示他们无法批准造成危害的‘加第士’号趸船泊位继续保留下去。至于开走趸船的事,除了理船厅通知船主将趸船移开之外,中国当局自始至终没有采取移开趸船的行动,只是要求英国方面采取行动。就这件事目前的情形看(1876年10月),当地的中国政府抗议趸船滞留在泊位上,当然,这么做的同时,无法给予它那些条约外的特权,如果继续给予特权的话,这些特权等于批准趸船的位置。英国方面则坚持整个事情该由他们处理,而中国应承担任何损失,无论

是采取行动还是不采取行动。”^[9]

在北京,争执也在进行,争执的一方为英国代理公使傅磊斯,另一方为赫德出主意和支持的总理衙门。傅磊斯完全采用领事的做法。他通知总理衙门,趸船船主已被罚款,已经命令他们将趸船移到北岸,他们的贸易已经停止,英国当局没有认可镇江口岸的港口规章,外交公使馆已否决 1873 年提议的趸船规章——其中有一条款规定趸船完全由各口岸的理船厅管理,这个案件应该根据英国公使 1873 年发布的规章处理,这些规章是根据 1865 年英国枢密院命令的第 85 款而制定。在涉及到外国人财产的事情中,他拒绝承认中国的主权,声称:“过去 20 年中,外国与中国关系的整个历史,外国代表和中国大臣之间的所有信函,由一方起草,另一方认可或拒绝的所有的贸易规章,都一起表明,外国人的财产都不能按照法律由中国官员以支配权为理由在中国裁决处理。”^[10]他还发表意见说,“批准或撤消贸易必不可少的特权和便利不应该受到海关税务司的管辖,”^[11]“帝国海关官员对外国人的财产擅自动用司法行政权,既没有固有的权力支持,也没有规章依据。尽管英国领事反对,他们仍然坚持执行这种权力。这损害了英国的贸易。”^[12]傅磊斯的这些理由大部分,如果不是全部的话,是出自于他的中文秘书梅尔士先生。梅尔士对中国的态度是效仿盛气凌人的巴夏礼。和当时普遍的情况一样,他也对海关有偏见,虽然后来他的一个儿子成了海关的税务司。

总理衙门通过赫德的帮助,反驳傅磊斯的观点时没有遇到什么困难。海关既没有课以罚款,甚至也没有建议课以罚款。因为他们没有对做错事的趸船船主或代理人进行指控,因此没有必要向领事起诉此事。说趸船代理人被命令将趸船开到北岸根本不符合事实;只是要求他们暂时将趸船移到双方同意的泊位以便试验,因

为有许多理由证明在现在的位置,趸船会威胁到人身安全和造成财产损失。代理人拒绝移开趸船,因此海关根据认可的规章行事,撤消了在趸船上处理检查货物的准证。因为公司仍然可以用小货船装卸货,海关并没有停止公司的贸易。如果贸易损失是公司自己的行为引起的,怎么能要求索赔这种损失呢?

公使馆根据规章的争辩同样没有道理。1873 年提议的趸船规章没有条款规定趸船应完全由理船厅管理,但是有一条建议的规定说,“商人在获得停泊趸船的准许之后,如有要求,则必须将他们的趸船移开……如果商人拒绝在规定的期限内移开他们的趸船,海关则有权将趸船移开。”^[13]由于公使馆没有确定,这件事就放弃了。引用英国公使 1868 年 10 月发布的规章与此案没有关系。这些规章是根据 1865 年英国枢密院命令第 85 款而制定的,没有征求中国政府的意见,甚至没有转达给中国政府。这些规章只是为英国领事馆官员办理英国商务之用,不是需要两国联合执行的规章。赫德解释说,镇江与中国的其它口岸不同,没有一套特别的港口规章——这种规章由海关制定,经有关各列强国批准。赫德指出,镇江不需要这种特别的规章,因为 1868 年总理衙门和条约国代表签署的引水总章仍然有效,本身就足够了。这些规定的第十条明确地规定由理船厅指定船位,如果商船没有按照指定给它们的泊位停靠,海关可以撤消进港、转运或出港的准证。另外,现有条约没有规定中国放弃在其水域上给船只泊位或改变船只泊位的权力,无论是全部权力还是部分权力,也没有规定在涉及到其它租界的事情中中国有条件地行使这种权力。

英国公使对此非常积极,采用了老掉牙的论证方法——这种方法正是早期海关外籍税务司时期那些冥顽不化的领事们采用的方法,即所有涉及到外贸的海关规定在公布执行之前,必须呈交有

关的各外国代表并获得批准。赫德在答复时指出,条约并没有规定如此彻底的要求。中英《天津条约》第四十六款明确地说,中国政府必须自己决定采用他们认为保护其财政税收的最适合的任何方法。附属 1861 年中德条约的关税规定第六款明确地规定由海关处理,海关只要将发布的海关规定通知领事,以便让领事通知其国民。税务司制早期,反对海关的情绪高涨,与外国公使一起指定规章是策略的方便的做法,表明中国的信任和友好,并且使得这些规定的执行尽可能少地遇到麻烦。然而,这只是一个实用政治问题,决不意味着中国方面承认条约规定必须是共同制定的规章。公平的公使,如卜鲁斯,阿礼国和蒲安臣,都坦率地承认这一点。即使如此,赫德还是清楚地向英国代理公使说明,“镇江海关在趸船案件中采取的每一个步骤都符合联合制定的规章所作出的规定。”^[14]

由于事情现在陷入了僵局,3月4日,总理衙门通知英国代理公使,“整个事情交给中国驻伦敦公使处理,”但是,“等待其答复期间,趸船将被允许象以往那样取出许可证。如果堤岸塌陷,或大家的利益受到损害,则必须对此进行赔偿。”^[15]当向中国驻伦敦公使郭嵩涛转达必要的指示时,总理衙门责成他,“与外交部讨论此事时,阁下应据理力争,主要点是维护中国作为独立国家的主权。”^[16]赫德向他在伦敦的秘书金登干信函指示,要他尽其所能帮助中国公使,提醒他牢牢记住,“一艘船移开或不移开是一件小事,但是英国公使馆的胃口则大得很。这是一个原则问题,是一种必须维护的权力,我们必须全力以赴为此斗争,战斗到最后一个人,最后一分钱。”^[17]“记住主要的争执点——只要条约没有要求中国放弃的任何原有的主权,中国都将保留。”^[18]

为了帮助他们审议,英国外交部请英国驻北京公使威妥玛帮助,威妥玛当时(1877年至1878年)正休假在家。威妥玛正是贺拉

西的诗句形容的那样，“残忍、暴怒、严酷、尖刻”。他对自己的观点毫不隐瞒。当1876年7月赫德第一次通知他此事时，当告诉他镇江的税务司原则上是对的时，当总理衙门支持税务司时，威妥玛暴跳如雷，威胁要采取各种可怕的报复。^[19]时间的流逝使得他的怒气平息，但他的愤恨之火和受到伤害的自尊仍然埋藏在心里。在他与中国全权公使郭嵩涛会谈中，威妥玛把所有的责任全加在海关身上，指责海关撤消趸船的特权，把认为趸船造成损害的两海关专家说成是无能之辈，而这两位英国方面派去的官员是技术娴熟的，非常可靠的。威妥玛甚至加进毫无根据的说法，说赫德已采纳领事相反的意见，但是他不能让步，以免丢脸。^[20]

然而，外交部并不都同意威妥玛的观点。潘塞福特(Julian Pauncefote)对趸船没有移开以便确定它是否造成危害感到遗憾。被咨询的伦敦有名的工程师们也有同样的看法。皇家法律官员被请来对这个法律问题发表意见。^[21]这些花了一些时间，到了1879年2月6日，中国全权公使才收到当时的外务秘书窦贝的信函，告知政府的决定。对于趸船是否造成江流对堤岸的损害这个问题，政府的决定没有表达任何意见。他们认为要趸船暂时离开以便试验的建议是合理的，但是对海关撤消趸船特权的行动表示遗憾，认为这个行动使得问题复杂化，给公司造成严重损失。然而，他们没有打算支持公司要求赔款100万镑以补偿这种损失。这封信函结束时通知说，他们已向在北京的代理公使指示，要求他如果中国方面仍然坚持必须试验性地移开趸船，则不应再反对这么做。^[22]

中国全权公使在该星期便答复了，对皇家法律官员的观点与中国政府的观点没有明显的严重分歧表示满意，感谢对此事的仔细考虑，但是对把撤消趸船的特权看成是不友好的行为表示遗憾，指出这个行动只是屡次向领事诉请未果后才采取的，在本案提请